

平成元年長審第49号

漁船第八明神丸機関損傷事件

言渡年月日 平成元年11月27日

審判庁 長崎地方海難審判庁（前田喜市、小竹勇、安部雅生）

理事官 岸良彬

損 害

クランク軸・台板・主軸受・クランクピン軸受に損傷

原 因

主機の整備点検不十分

主 文

本件機関損傷は、主機潤滑油こし器の点検が不十分なまま、主機の運転が続けられたことに因って発生したものである。

受審人Aを戒告する。

理 由

（事実）

船種船名 漁船第八明神丸

総トン数 135トン

機関の種類 過給機付4サイクル6シリンダ・ディーゼル機関1個

出力 1,471キロワット

受審人 A

職 名 機関長

海技免状 四級海技士（機関）免状（機関限定）

事件発生の年月日時刻及び場所

昭和63年3月9日午前3時ごろ

東シナ海中部

第八明神丸は、昭和60年3月に進水した旋網漁業に従事する網船で、主機として定格出力1,471キロワット同毎分回転数720のB社製6MG-28BXF型機関を備え、同機の潤滑油は、クランク室底部の油だまりから主機直結の潤滑油ポンプに吸引され、油圧調整弁にて調圧されたあと潤滑油こし器（以下「こし器」という。）及び同冷却器を順次通り、約4.2キログラム毎平方センチメートルの圧力となって主軸受、クランクピン軸受等主機各部へ給油されるようになっていた。

ところで、主軸受及びクランクピン軸受は、いずれもケルメット金属の表面に錫鉛合金からなるオーバーレイを施して軸とのなじみ性を向上させたものであるが、使用に伴い、オーバーレイが摩滅して軸とのなじみ性が低下し、ケルメット金属に異常摩耗を生じるおそれがあったから、軸受などの異状を早期に知るよう定期的にこし器の開放点検を行い、こし器内に付着した異物の内容や多寡によっては、台板内や各軸受を開放して点検する必要がある、その旨取扱説明書にも明記されていた。

ところが、受審人Aは、同61年12月本船に機関長として乗船し、翌62年4月の第1回中間検査時に進水以来初めての主機ピストン抜きを、同年10月には主機潤滑油の新替えをそれぞれ済ませ、定期的にこし器の開放掃除を行っていたが、その際こし器内部を十分に点検していなかったため、主軸受及びクランクピン軸受がオーバーレイの摩滅により、ケルメット金属に異常摩耗を生じはじめ、同金属の摩耗粉が、こし器内に付着するようになったことに気付かないまま主機の運転を続けていた。

こうして本船は、同63年3月7日長崎県五島列島の奈摩漁港を僚船とともに発し、東シナ海漁場に至って操業に掛かり、翌々9日午前3時ごろ北緯30度5分東経125度25分ばかりの地点において、A受審人が機関室で機関当直に当たり、主機回転数を毎分600として魚群探索中、主機4番主軸受のケルメット金属が、異常摩耗によりクランク軸にたたかれてはく離し、はく離片が油圧調整弁に噛み込み、潤滑油圧力が3.7キログラム毎平方センチメートルに低下した。

当時、天候は晴で風力2の北西風が吹き、海上は穏やかであった。

A受審人は、潤滑油の圧力低下に気付いたものの、漁労長から続航を要請され、やむなく回転数を毎分560まで下げただけで主機の運転を続け、同日午後1時ごろ停止して点検したところ、こし器底部に金属粉が存在し、油通し時に4番主軸受のすき間から潤滑油が噴流するのを認め、関係先と連絡を取り、帰港のための応急措置として、回転数を毎分500以下との指示を受けたが、潤滑油圧力が3.7キログラム毎平方センチメートルあることから、潤滑油さえ流れていれば軸受が焼き付くことはあるまいと安易に考えて運転を再開し、回転数を毎分560ほどとして運転を続けているうち、クランク軸、台板にも損傷が拡大し、本船は、途中僚船によるえい航を受けて同月11日長崎港に入り、後日すべての主軸受及びクランクピン軸受並びにクランク軸及び台板が新替えされた。

(原因)

本件機関損傷は、主機潤滑油こし器の開放掃除時における点検が不十分で、同こし器内に付着した主軸受などの摩耗粉が検出されないまま主機の運転が続けられ、主軸受のオーバーレイが摩滅し、同軸受のケルメット金属に異常摩耗を生じたことに因って発生したものである。

(受審人の所為)

受審人Aが、主機潤滑油こし器の開放掃除を行う場合、同こし器内に付着した異物を十分に点検すべきであったのに、これを怠り、点検不十分で、内部に付着した主軸受などの摩耗粉に気付かず、主機の運転を続けていたことは職務上の過失であり、その所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。